

Consideracions tècniques sobre la pavimentació dels carrers empedrats de Riudoms

Josep Abela Montoya

Tant la tècnica com l'enginyeria no són pas ciències exactes i és un fet que per a dur a terme un projecte amb èxit s'exigeixi, a més dels coneixements tècnics inherents en la matèria, una experiència provada en la realització i execució de projectes semblants.

Pel que fa a la pavimentació de carrers empedrats, malgrat que sigui un afer de molta actualitat i fins i tot diríem una qüestió de moda, els encerts com els errors han estat el resultat pràctic d'aquesta experiència. La raó del que diem és deguda a nombrosos factors condicionants com poden ser el substrat sobre el qual descansen les llambordes i la manera d'estar col·locades, el grau de desnivell de la superfície, l'elecció de l'aglomerat adequat i els seus components, les condicions ambientals durant la col·locació de l'aglomerat, la preparació de la superfície i sobre tot el procés de distribució i compactació de l'aglomerat a fi i efecte d'obtenir una capa homogènia amb el gruix mínim necessari que garanteixi una llarga durada de l'asfalt.

I tots aquests factors determinants només els pot valorar correctament un tècnic expert en pavimentació si el que ens interessa és una obra ben feta i no tan sols una tasca incerta realitzada cuita-corrents, sense un assessorament idoni.

Hem sentit parlar al ple de l'Ajuntament celebrat el dia 6 de setembre passat quan es va aprovar definitivament el projecte tècnic de pavimentació dels carrers empedrats de Riudoms que hi ha força referències satisfactòries de carrers pavimentats sobre empedrat de llambordes a Reus, Tarragona i 16 sobre tot que a Barcelona s'hi han pavimen-

tat més d'una vintena de carrers amb milers de metres quadrats d'asfalt. També s'hi va dir que si Barcelona amb tota la seva estructura tècnica que disposa realitza l'experiència d'asfaltar massivament molts dels seus carrers, nosaltres com ens podem oposar al progrés de Riudoms?. Doncs bé, hem pogut parlar amb tècnics municipals de Reus que ens han informat que l'asfaltat de carrers amb llambordes és una solució ni bona ni dolenta. Simplement és una solució barata amb els inconvenients que comporta com és la durada de quatre a cinc anys i el seu manteniment constant. De moment soluciona les inconveniències que provoca l'intens trànsit rodat en passar sobre llambordes. Per aquest motiu han estat asfaltats sobre llambordes els quatre ravals i sis carrers més que pràcticament coincideixen amb les sortides de la ciutat. Pel que fa a la resta de carrers de Reus encara empedrats amb llambordes, un 80% aproximadament, sembla que hi ha un corrent d'opinió municipal de no asfaltar el nucli antic. Per una altra banda també vam poder parlar amb tècnics dels serveis de pavimentació i vialitat de Barcelona i efectivament se'ns va informar que fins ara s'han asfaltat uns 180.000 metres quadrats de superfície sobre llambordes a Barcelona, però al menys 150.000 m² han estat exclusivament en carrers en el trànsit és de gran intensitat i per motius molt importants com són, en especial, els motivats per les queixes contínues que l'elevada contaminació acústica els ocasionava. Com a exemples més notoris ens van esmentar els carrers següents:

- Gran Via amb una intensitat de 75.000 cotxes per dia.

- Via Laietana amb una intensitat de 65.000 cotxes per dia
- Carrer Balma amb una intensitat de 33.000 cotxes per dia
- Creu Coberta amb una intensitat de 25.000 cotxes per dia.

Uns dels carrers amb una intensitat més petita, Amílcar, en té 7.000 al dia.

Els criteris dels tècnics municipals de Barcelona han estat els d'utilitzar molt poc asfalt al nucli antic on només s'hi ha utilitzat en carrers de trànsit important de cotxes com és el cas del carrer Avinyó amb dos o tres mil cotxes per dia. Globalment es mantenen en aquesta zona els empedrats de diverses maneres, per exemple, traient-les i posant-les bé un altre cop, també cobrint els clots col·locant a sota de les llambordes una capa de formigó per al seu millor suport i, fins i tot, s'ha donat el cas de carrers en els quals s'ha tret la capa asfàltica i s'hi ha posat un empedrat nou com, per exemple, els carrers de Portaferriça, Cocurulla, Boters.

En fi, hauríem volgut parlar amb més deteniment sobre la diferenciació en l'aplicació d'asfalt vers l'empedrat, però considerem suficient aquesta breu exposició per a donar bases de comparació entre els motius que justifiquen l'execució del projecte esmentat a la vila de Riudoms i els criteris tècnics que s'han desenvolupat a la ciutat de Barcelona per a la realització de mesures correctes i adequades.

Cal aprofitar les experiències tècniques tan importants com les que ens pot oferir l'Ajuntament de Barcelona, però amb un sentit de relació apropiat, sense generalitzacions globals.

Finalment volem exposar les deficiències tècniques que presenta, al nostre parer, el projecte de pavimentació dels carrers de Riudoms:

- En primer lloc els motius presentats com a justificants per a la realització d'una obra de prop de vuit milions de pessetes són la deterioració per la llarga durada dels actuals empedrats (fins a 30 anys), la trenca-



da de sabates de les dones, les caigudes dels nens,... **L'únic justificant tècnic que s'hi esmenta** (l'existència des de fa 30 anys de les llambordes) **exigiria en tot cas, i amb bon judici, precisament el seu manteniment.**

- L'asfaltat dels carrers Major, Beat Bonaventura, Galanes, Sant Jaume, Sant Isidre i adjacent amb **aglomerat en fred** és tècnicament injustificable: **s'ha de rebutjar.**
- La preparació de la superfície consisteix únicament en una fregada i escombrada de la calçada i **no s'hi preveu cap mesura de control i comprovació de l'estat de les llambordes** (ja que si es belluguen en llocs concrets s'han de fixar prèviament).
- L'elecció d'àrids calcaris és d'una qualitat molt pobre. **S'hauria d'elegir sorra de pòrfir o quarsita que té una resistència més elevada** i n'hi ha força a les rieres de la comarca.
- L'aplicació d'una capa de cinc centímetres d'aglomerat en calent és més aviat justa per a un aglomerat tipus D-12, és a dir un betum dens sense cap mena d'additius amb un àrid de granulometria 12. Aquest gruix seria el correcte per a un D-12 modificat amb l'addició de copolímers que eleven especialment l'adhesió bituminosa.

Josep Abela Montoya,

Enginyer superior per l'Escola Superior Tècnica Renano-Westfalana d'Aquisgrà (República Federal d'Alemanya) i soci del CERAP 17